Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2059 de 2014

CÁMARA DE EMPRESAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (CESTRAME)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de abril de 2014

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Pozzi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello, Guzmán Pedreira, Pedro Saravia Fratti, Rubenson Silva.
INVITADOS:	Señores Javier Falero, Director; Daniel Kaitazoff, Secretario; Contador Javier Cardozo, Asesor; Hugo Cervini, Presidente de COETC y Carlos Vecchio, Secretario COETC.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

(Asiste una delegación de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano, Cestrame)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de la Cestrame, la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano, integrada por su Director, el señor Javier Falero, por su Secretario, el señor Daniel Kaitazoff, y por el asesor, contador Javier Cardozo.

SEÑOR KAITAZOFF.- Como Secretario de la Cestrame, quiero agradecer al Presidente e integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas por habernos brindado la oportunidad de venir a plantear nuestras inquietudes.

La delegación está representada, en este caso, por las empresas Copsa, Casanova y Coetc -cuyo representante aún no ha llegado- y la presentación que vamos a realizar es parte de una agenda en la cual nos hemos tomado como obligación informar a las distintas Comisiones. A esta Comisión le hicimos una visita en setiembre del año 2013 y también estuvimos en el Senado en noviembre de 2013 y, nuevamente, en febrero de este año.

Lo que estamos planteando es que en el sector suburbano existe una situación muy delicada que se debe a la inequidad en la distribución del fideicomiso. Hay un mal cálculo en la estructura de costos del sector y

existen errores en la elaboración de la tarifa de los servicios públicos de transporte suburbano. Si este sector tuviera una estructura de costos adecuada y un cálculo de tarifas que se adecuara a las normativas vigentes, no tendría problemas de funcionamiento, pero distintas circunstancias hacen que esta situación se esté viviendo desde hace cuatro o cinco años, con distinto nivel de gravedad. Las empresas pueden ir tolerando hasta cierto grado de dificultades, pero cuando la situación se hace insostenible deben recurrir a endeudamientos, a una disminución en sus plantillas de trabajo o a la adopción de medidas -que ya se han tomado en alguna otra oportunidad- como enviar personal al seguro de paro y otras situaciones de emergencia, para poder continuar con la prestación normal de los servicios.

Entendemos que el regulador ha adoptado decisiones que perjudican al sector, algunas en distinta medida que otras. Hay empresas que tienen la mayor parte de su actividad centrada en el sector suburbano y otras, en distinta proporción, son complementarias de servicios urbanos con servicios suburbanos. La proporción que tienen de un servicio y de otro hace que, en algunos casos, deban transferir ingresos del sector que tienen más firme o con mejores posibilidades económicas hacia otros sectores de actividad, cuando este no debería ser el procedimiento normal. El procedimiento debería ser que el sector fuera sustentable, a través de estructuras de costos adecuadas que contemplen todos los insumos que corresponden y que, después, se calcularan las tarifas basadas en esa estructura de costos razonables.

Además, la Cámara ha encontrado que hay dificultades de relacionamiento con el Poder Ejecutivo, concretamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y ha apelado a la sensibilidad de los legisladores para lograr que se lleven a cabo las conversaciones y se analicen los inconvenientes que estamos planteando. Ellos entienden que lo que estamos teniendo, en algunos casos, son problemas de gestión, pero vuelvo a aclarar que si la estructura de costos fuera la adecuada, si el cálculo de las tarifas y las devoluciones de los subsidios se hicieran en forma reglamentaria, el sector no tendría problemas, porque el mismo regulador de la actividad del sector suburbano es el que regula el sector interdepartamental y, evidentemente, este último no tiene problemas, porque tiene una estructura de costos adecuada y un cálculo de tarifas adecuado a la normativa legal vigente.

Voy a solicitar al contador Cardozo que aclare algunos aspectos más puntuales.

SEÑOR CARDOZO.- Vamos a ampliar los dos temas que son objeto de discusión y que consideramos que son los que ocasionan un serio perjuicio en el sector. El primero de ellos es la determinación tarifaria. La determinación de la estructura de costos de la cual se deriva la tarifa no contempla todos los insumos en forma correcta y, en algunos casos, tampoco su valor. A título de ejemplo, se considera el precio de un ómnibus en US$ 100.000 cuando el ómnibus más barato para este tipo de prestación de servicios se ubica en el entorno de US$ 120.000 y tenemos unidades con un valor de hasta US$ 170.000. O sea que tenemos una diferencia sustantiva. Tanto es así que, por ejemplo, el ómnibus que considera la Intendencia de Montevideo, y que tiene menos prestaciones, lo toma en US$ 145.000. Por otro lado, se toma la cifra de 2,2 conductores cobradores por unidad para prestar el servicio durante un mes. Eso no es factible debido a que los turnos se prestan, inclusive, hasta en tres servicios, diurno, matutino y nocturno, por lo cual a veces son necesarios hasta tres conductores. La media indica que se precisarían 2,7 conductores por ómnibus. La parte de remuneraciones de los conductores cobradores es la que tiene mayor incidencia en la determinación de la estructura de costos. Esto hace que, hoy por hoy, haya una diferencia de unos $ 5 en el kilómetro de rodamiento. O sea, para el cálculo de la tarifa se determina cuánto le cuesta a un ómnibus rodar un kilómetro. A partir del 1º de marzo el Ministerio lo fijó en $ 45,025 el kilómetro y, en realidad, el costo es de $ 50,5 por kilómetro.

Independientemente de esto, consideramos que hay un error en la metodología de cálculo y este error estuvo más acentuado en el pasado, dado que no se contemplaban los laudos vigentes; había diferencias en los laudos del orden de hasta un 20%. Si consideramos que casi el 70% de los costos corresponde a mano de obra, la diferencia era muy sustantiva.

Otro punto importante con relación a la determinación de la tarifa es que entendemos que se apartan del criterio legal que la establece. La normativa dispuesta en el Decreto Nº 116 del año 1993 decía que para determinar el valor del boleto suburbano se debía calcular el costo de rodamiento y que ese costo se debía trasladar en forma uniforme, constante, de acuerdo a la distancia. ¿Qué quiere decir esto? Que si un pasajero viaja 32 kilómetros debería pagar la mitad de lo que paga el que viaja 64 kilómetros; que un tramo de 8 kilómetros debería costar la mitad de lo que cuestan 16 kilómetros, y así sucesivamente.

Ese decreto del año 1993 fue ratificado por el Decreto Nº 218 del año 2009, que establece idéntica metodología de cálculo. Sin embargo, en el año 2008, el Ministerio, sin base legal, modificó el criterio de cálculo. Aduce que tiene conocimiento del total de boletos vendidos y toma como ecuación los costos; divide esos costos entre el número de pasajeros y a partir de allí determina el valor que mantendría el equilibrio. Sin embargo, basados en datos del año 2013 afirmamos que el 90% del sector -que es del cual poseemos información, porque tenemos un "feed-back" debido al fideicomiso del gasoil- recaudó $ 1.870:000.000, o sea, casi $ 36 el kilómetro real, cuando lo debía haber recaudado a $ 42. O sea que no se cumplió con el supuesto esquema que aplicaría el Ministerio que tendría en consideración los boletos para equilibrar la recaudación. A eso debemos agregar que, con los números que el Ministerio decía que debíamos recaudar, en ese período, el 90% de las empresas de la Cámara debimos haber recaudado $ 2.170:000.000. O sea que tenemos una brecha de $ 335:000.000, y a su vez, si le efectuáramos los correctivos necesarios por los errores en el cálculo, la cifra se duplicaría y serían $ 700:000.000 que dejó de percibir el sector. Son cifras sumamente importantes y significativas que hacen que, en determinado punto, el sistema se torne inviable. Es decir que, en primera instancia, las empresas nos endeudamos para seguir funcionando y cuando se acaba el crédito financiero tenemos dificultades. Hoy nos encontramos con esas dificultades y hemos debido recurrir -de acuerdo a cada empresa- a rebajas salariales, envío del personal al seguro por desempleo y a crear mecanismos de donación de jornales. En definitiva, todo esto va atentando contra la prestación del servicio al usuario, quien se va a ver perjudicado. No queremos que esto suceda y por eso hemos tenido diversas reuniones. con distintos representantes de los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas.

Es más: a raíz de la presencia de los integrantes de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano en el Senado se llegó a una reunión con el Subsecretario de Transporte y el Director Nacional de Transporte, a los cuales les manifestamos que teníamos los números -que ellos ya poseían- y que, de acuerdo con sus criterios, no cerraban. Nos pidieron que se los hiciéramos llegar y así lo hicimos en el mes de diciembre. Pasaron cuatro meses y siguen en análisis, o sea que hay una temática de insensibilidad o de no querer reconocer los errores cometidos. Lo que pretendemos es que se apeguen a la normativa y se adecuen.

El otro factor sumamente importante es la utilización de los fondos del fideicomiso del gasoil. Este fideicomiso, llamado "del boleto", fue generado en el año 2006 por decreto de la Presidencia de la República, con el único objetivo de disminuir el precio del boleto. Sin embargo, a lo largo del tiempo se ha ido desvirtuando. Tanto es así que en el año 2010, por resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se generó un incentivo para determinadas empresas del área urbana de Montevideo, que se pagaba según el consumo que tuvieran. Obviamente, ese criterio de generar un incentivo no se compatibiliza con el objetivo de bajar el precio del boleto. O sea que acá se está premiando a alguna empresa, y cabe acotar que al generar este incentivo se estaba hablando de inversiones a largo plazo. Un ómnibus tiene una vida útil de 18 años. El Ministerio tiene los datos de qué antigüedad tiene nuestra flota, cuándo vamos a renovar y cuánto consumía cada vehículo. Entonces, estaba en condiciones de saber, a priori, quiénes serían los beneficiarios de ese incentivo que, a nuestro modesto entender, no se correspondía. Quiere decir que, con una fotografía tomada, se generó un incentivo y se distrajeron fondos del fideicomiso en beneficio de algunas empresas.

Nos ha llevado un tiempo largo conseguir esta información, para lo cual hemos tenido que recurrir a la ley de acceso a la información pública. Hemos obtenido información parcial y, en ese sentido, vemos que se producen algunas brechas importantes. En el caso del fideicomiso Ancap nos ha suministrado lo que ha vertido por año a la Corporación Nacional para el Desarrollo, cifras que rondan los US$ 120:000.000 anuales. En el año 2011 se vertieron $ 2.228:000.000 y la Corporación Nacional para el Desarrollo nos pasó que se reintegraron a las empresas $ 1.900:000.000. O sea, tenemos una brecha de $ 328:000.000 que no sabemos si fueron destinados a incentivos, si están en la caja o dónde están. A su vez, en el año 2012 -el último del que tenemos información completa- Ancap transfirió fondos por $ 2.570:000.000 y la Corporación Nacional para el Desarrollo distribuyó -según datos proporcionados por ella- $ 2.440:000.000, otros $ 120:000.000. En tres años, se ha producido una brecha de $ 545:000.000.

Nosotros entendemos que ese dinero debió destinarse a abaratar el precio del boleto, es decir, ser reintegrado a la sociedad mediante el subsidio. Pero actualmente no sabemos el destino que ha tenido.

Concomitantemente con la generación del incentivo está el criterio de distribución y pago del fideicomiso a cada empresa. Cuando preguntamos sobre este criterio, nos dijeron que se llevaba a cabo de acuerdo a la paramétrica de costos. En el caso del transporte suburbano se le reconoce un litro cada tres kilómetros

recorridos. Entonces, si consideramos que nos reintegran $ 30 por litro, por cada kilómetro nos reintegrarían $ 10. Pero cuando tuvimos acceso a la información de cómo se le asigna a cada empresa, vimos que no se pagaba de acuerdo a lo que establecía la estructura de costos, que consideraba un litro cada 3 kilómetros recorridos. Nos encontramos con que a algunas empresas le reintegraban el monto equivalente a un litro para recorrer dos kilómetros. Esto quiere decir que le daban $ 30 cada 2 kilómetros, es decir, $ 15 por kilómetro. ¿Qué quiere decir esto? Que una empresa va a percibir $ 10 por kilómetro y otra casi $ 15. Es una diferencia sumamente importante, que afecta el equilibrio entre las empresas y perjudica al sistema en sí mismo, impidiendo que el usuario sea el beneficiario.

Cuando consultamos el porqué de esto se nos manifestó que el Ministerio tenía la potestad de considerar aquellas situaciones que eran especiales. No creo que la normativa establezca una amplitud tal en el criterio de distribución, porque ¿cómo se pondera o se valora la situación de riesgo? Cada empresa va a decir que está peor que la otra, para poder acceder a un importe mayor. Ese no es un criterio lógico ni racional. Hasta la fecha no existe ninguna norma que fundamente tal criterio de distribución. Eso nos preocupa sobremanera, porque genera asimetrías dentro de las propias empresas del sector. Actualmente, debido al criterio arbitrario de distribución del fideicomiso, no sólo existe asimetría con otros sectores, como el urbano, que tiene subsidios a los efectos de que la inflación no impacte -partidas del Ministerio de Economía y Finanzas o de la propia Intendencia-, sino dentro del propio sector.

(Ingresan Sala los señores Hugo Cervini y Carlos Vecchio)

—La Cámara entiende que una mejor distribución del fideicomiso del gasoil redundaría en una mejora en la distribución de la tarifa, en una mejora para el usuario y, evidentemente, nos sacaría de un riesgo potencial como es el cese de la prestación del servicio porque, como citaba anteriormente, hay varias empresas de la Cámara que se encuentran con serias dificultades para hacer frente a sus obligaciones diarias. Hemos hecho diversos esfuerzos; hemos aguzado el ingenio, pero llega un momento en que las innovaciones se acaban. No pretendemos generar un hecho político de un hecho que es netamente comercial. Acá los factores de fondo son comerciales; acá no hay mala gestión, lo hemos comprobado y demostrado. Creemos sí que hay cierta impericia por parte del regulador que, después de haberle demostrado la cuestión, no adopta las medidas para cambiar una situación que evidentemente perjudica, no solo a las empresas y a los trabajadores, sino a todos los usuarios que utilizan nuestros servicios. Estoy hablando de usuarios que, lamentablemente, podemos calificar como de categoría B, porque no tienen los mismos subsidios que los de Montevideo e, inclusive, porque en algunos corredores carecen de un refugio elemental para las inclemencias del tiempo. Podemos citar diversos corredores, no sólo el Garzón, sino otros, como el de Avenida Agraciada, donde por un tema operativo se han ido distanciando las paradas del transporte urbano y del suburbano, se han colocado carteles en las columnas del espacio público que dicen: "Parada suburbana". Si circulan por la ciudad verán que esto es así. Estos carteles se encuentran a cincuenta o sesenta metros de las esquinas. Los pasajeros que van a trabajar a Canelones, a San José, y viceversa, los que vienen a Montevideo, no están siendo considerados con la contemplación debida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos dar la bienvenida al Presidente de Coetc, Hugo Cervini y al Secretario, señor Carlos Cervini, quienes se han integrado a la delegación y tienen la palabra.

SEÑOR CERVINI.- Pedimos disculpas por haber llegado tarde.

Básicamente, lo que plantea Cardozo es la impronta que tenemos nosotros estrictamente en el sector suburbano. Sinceramente, no tenemos mucho más para agregar.

Traje un par de carpetas con información para entregar a los señores Diputados. Como recordarán, hace un tiempo estuvimos acá, junto con una delegación de Cudecoop, compañeros de Raincoop, y nos habíamos comprometido a traerles este material, que repartiremos a continuación entre los legisladores.

SEÑOR VECCHIO.- Como ya hemos manifestado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, Coetc es una empresa que mayormente trabaja en el área urbana. En el año 2007 o 2008 comenzamos las conversaciones para fusionarnos con la empresa Codet, con actores políticos de por medio, a fin de dar una mano al sistema de transporte suburbano, el cual no podía funcionar por sí solo. Se trataba de una empresa pequeña, del área suburbana de Las Piedras. Así fue que Coetc se

fusionó con Codet, atendiendo la necesidad de mejorar el servicio. Hasta la fecha, Coetc ha venido prestando servicios regular y correctamente, mejorando los servicios. En su momento, Coetc le solicitó a una contadora que trabajaba para nosotros, actual Directora de transporte carretero, que elaborara un informe sobre la rentabilidad que teníamos por cada línea. Dicho estudio, que fue realizado en el año 2010, concluyó que las líneas suburbanas tenían un déficit de $ 1:000.000 al mes. A la fecha, estaríamos hablando de entre $ 2:500.000 y $ 2:700.000. Quiero agregar que si a la empresa Coetc no le faltara ese ingreso por falta de recursos o dificultades en la tarifa del área suburbana, no tendría problemas para seguir funcionando correctamente.

—— Como a veces se distorsiona alguna información, quiero aclarar que Coetc va a seguir prestando los servicios regularmente, como lo ha hecho siempre; la empresa nunca va a ir contra el pasajero, nos debemos a él y así seguiremos haciéndolo. Hemos venido aquí a reclamar una política de transporte que trascienda los gobiernos; no queremos esperar la asunción de cada gobierno para ver qué camino tomarán.

SEÑOR SILVA.- La situación que nos han planteado es bastante conocida por nosotros. Como han dicho ya estuvieron aquí en el mes de setiembre. El tema nos preocupa y la Comisión hará los esfuerzos pertinentes para llevar a cabo todo lo que esté a nuestro alcance.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes han manifestado que la cifra obtenida de la división de los costos de las empresas y la cantidad de boletos vendidos generaba un déficit operativo. ¿A qué se debió esa diferencia? ¿Cayó la venta de boletos? ¿Aumentaron los costos?

SEÑOR CARDOZO.- Desde 1988 existe una metodología de cálculo que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se divide en dos grandes sectores que él regula: el interdepartamental y el suburbano. A lo largo de los años se han dado altibajos, porque muchas veces se tenía en cuenta la incidencia de la inflación, entonces, se recortaba el ajuste y se compensaba ese déficit en el período siguiente. En 1993 se legisló y se determinó continuar con la misma metodología de cálculo. En el año 2009 se derogó el Decreto Nº 116 del año 1993, pero se mantuvo la misma metodología de cálculo tanto para el sector interdepartamental como para el suburbano.

Desde el año 2006 hasta el 2010 las empresas no tuvimos acceso a la estructura de costos; el Ministerio no la entregaba. Cuando en el año 2010 recibimos esa información y comenzamos a comparar la estructura de costos con los costos reales -nosotros estamos convencidos de que teníamos problemas de ineficiencia en la gestión- pudimos comprobar que teníamos diferencias importantísimas, entre otras, en el valor de la mano de obra, en la omisión de consideración de primas de presentismo, en el valor del ómnibus e, inclusive, constatamos errores de sumatoria en la planilla Excel de la determinación de la estructura de costos. A partir de allí comenzamos una serie de conversaciones con el Ministerio, quien decía que iría adecuándolo en el corto plazo. Eso no sucedió y alguna empresa inició juicio contra el Ministerio para que estableciera la tarifa que correspondía. En el juicio que le entabla la empresa Copsa, el Ministerio aduce el cambio de metodología en el cálculo de boletos en el año 2008. De todos modos, aunque se estuviera aplicando la metodología de cálculo que decía el Ministerio, los números no daban.

En este período hay algunos datos relevantes, como, por ejemplo, que aumentó la venta de boletos. Desde los años 2005-2006 hasta 2012 se vendieron 73 millones de boletos anuales, pero en 2013 esa cifra cayó a 70 millones, es decir, que se produjo una rebaja de algo más del 5%. En los meses de enero y febrero de este año la situación se agudizó, y la pérdida de boletos superó el 6%. La disminución en la venta de boletos se debe a las mejores condiciones económicas de la población. En la medida en que exista mejor nivel de vida, se puede acceder a un auto o moto y no depender del transporte público para el traslado.

Voy a mencionar algunas cifras que tengo aquí. Desde noviembre de 2006 hasta marzo de 2014, el Ministerio ajustó 106,8% el valor de rodamiento del kilómetro. Sin embargo, el promedio de los boletos tuvo un ajuste de 64%. A partir de allí se genera una distorsión. Existe un problema debido a los números que se ponen en los valores de insumo para determinar el costo de rodamiento, pero también tenemos otro efecto, y es cómo se lleva el valor de rodamiento a los boletos. El valor de algunos boleos que en siete años han subido 10% u 11%-, acentúa la distorsión. Por ejemplo, en este período, el promedio de los boletos subió un 64%, la inflación -medida con el IPC- fue de 77,7% y la mano de obra -detalle no menor- tuvo una equiparación con la mano de obra del sector urbano y aumentó 187%. Es decir que la mano de obra tuvo un impacto altísimo.

Tanto es así que hoy está casi en el 70% de nuestras estructuras de costo y se nos hace sumamente difícil manejar la viabilidad de las empresas por la reducción de costos. Los márgenes sobre los cuales podemos operar son muy menores. Si tenemos en cuenta el gasoil, y que casi el 70% corresponde a mano de obra, nos queda una cifra de aproximadamente 10% o 12% sobre la que podemos incidir, que corresponde a gastos generales y de mantenimiento. Con las cifras que estamos manejando y con una brecha que supera el 30% es muy difícil lograrlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos informaremos sobre lo que nos han planteado y conversaremos en la Comisión. Nos mantendremos en contacto con ustedes.

Les agradecemos la visita.

(Se retira de Sala la delegación de Cestrame)

—— Sugiero que se envíe la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sin desmedro de que más adelante analicemos la posibilidad de contar con su presencia para intercambiar opiniones sobre el tema.

SEÑOR SARAVIA.- Creo que se debe hacer lo que habitualmente hacemos, que es comunicar sobre la situación planteada al Poder Ejecutivo, en este caso, al Ministro de Transporte y Obras Públicas. Por supuesto, esperamos que dicha Cartera plantee claramente su posición.

De todos modos, como recién comenzamos el último año de la Legislatura, que es bastante complejo, me gustaría proponer que se votara la convocatoria al señor Ministro -se hará oportunamente- para consultarlo sobre los cuatro o cinco grandes temas que preocupan a esta Comisión. Sin embargo, para hacer referencia a este tema específico puede concurrir el Director correspondiente.

En realidad, lo que queremos es que el señor Ministro nos comente su visión para este año. Más adelante será difícil recibirlo, ya que, seguramente, comenzarán a concurrir los suplentes o será difícil concurrir a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo no tengo ningún inconveniente.

Entonces, se le informará al señor Ministro que será convocado para exponer sobre su visión acerca del último año de la Legislatura.

De todos modos, quiero que quede claro que la versión taquigráfica de esta sesión se enviará al Ministerio por el tema planteado el día de hoy, lo que no tiene relación con la concurrencia del señor Ministro a la Comisión.

SEÑOR SARAVIA.- El Ministro será convocado para hablar sobre el panorama planteado para este año y los cuatro o cinco grandes temas que están a consideración de esta asesora, como el relativo al ferrocarril, a obras, etcétera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda pendiente la elección de Vicepresidente, pero como todavía no se ha llegado a un acuerdo, este punto del orden del día será considerado en la próxima sesión.

Se levanta la reunión.